

介護予防・日常生活支援総合事業の
充実に向けた検討会（第2回）

令和5年5月31日

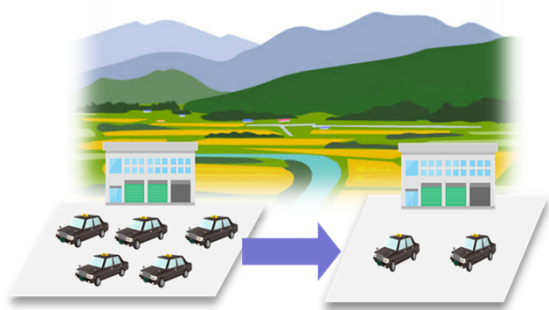
資料
3-7

国土交通省自動車局旅客課提出資料

- タクシー・乗合タクシーの輸送力の強化や地域実情に応じたサービスを選択できるよう制度・運用を改善。
- 自家用有償旅客運送によりサービスを補完する際には、円滑に導入でき、持続的なものとなるよう制度・運用を改善。

- 法人タクシーの営業所ごとの最低車両台数は原則5台であるところ、既存の法人タクシー事業者の事業の維持等がままならなくなっているため、事業継続性の点から問題ないと地方運輸局長が認めた場合、最低車両台数の緩和を認める。
- 法人タクシー事業を展開するに当たって必要となる施設（営業所、休憩施設や車庫）の設置要件を緩和することで、交通不便地域における機動的なサービス提供を可能とする。
- 自家用有償旅客運送について、「半径1km以内にバス停・駅がない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域」は少なくとも交通空白地に該当する、という参考となる目安を示す。

法人タクシーの営業所ごとの最低車両台数の緩和

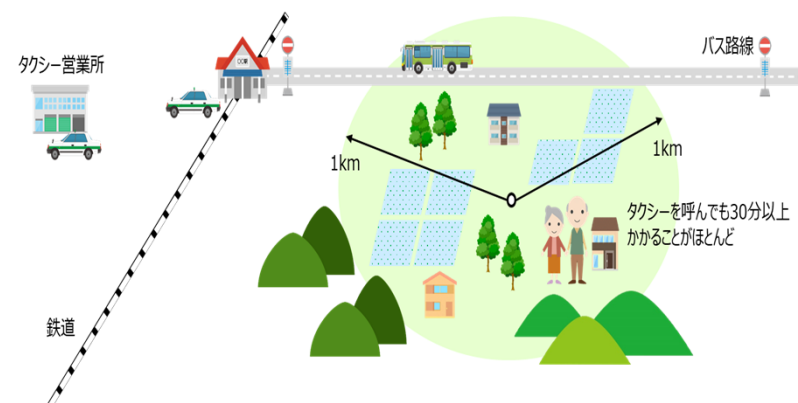


営業所等の施設設置要件の緩和



※一角を営業所、休憩施設や車庫として活用

自家用有償旅客運送に係る交通空白地の目安の提示



<その他の施策>

【タクシー】

- 運行管理のDXの推進
- 地方部にUターン等した個人タクシー経験者の活用

【乗合タクシー】

- タクシー事業者による乗合タクシー展開に当たっての法令試験免除、事業用車両の併用の柔軟化
- 乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用

【自家用有償旅客運送】

- 事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進
- 運送の対価に係る目安の適正化
- 各種マニュアルの活用促進、更新登録手続の簡素化

国土交通省総合政策局地域交通課提出資料

地域の多様な関係者の「共創」により地域交通の維持・活性化に取り組む実証プロジェクト等を支援します！

1. 共創モデル実証運行事業

< 特設ウェブサイトでは、第1弾(令和4年度事業)の取組み事例を紹介しています >

交通を地域の暮らしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)*によりその維持・活性化に取り組む実証事業

*「官民共創」、「交通事業者間共創」、「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」

【補助対象事業者】

交通事業者等を含む複数の共創主体で構成される協議会や連携スキーム等
(「共創プラットフォーム」)

【補助対象経費】

- ・事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費等
- ・事業実施にあたり必要となるシステム構築、車両購入・改造に要する経費
- ・実証運行に要する経費

【補助率・上限額】

補助対象経費の2/3 (上限1億円)

※実証運行など、交通サービスの運行を伴う事業であることが必要です。

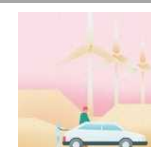
プロジェクトイメージ (他分野共創の例)



医療×交通



介護×交通



エネルギー×交通



住宅×交通



教育×交通



農業×交通

事業に関与

自治体・金融機関

立ち上げ支援

共創モデル実証プロジェクト

2. 人材育成事業

共創の取組の促進・普及に向け、地域における交通やまちづくりに取り組む人材の育成に関する仕組みの構築や運営を行う事業

【補助対象事業者】 地域における交通やまちづくりに取り組む人材の育成を行う、交通関係団体、まちづくり団体等の民間事業者、NPO法人等

【補助対象経費】 地域交通分野におけるプロデュース・コーディネート人材育成に関する取組実施経費

【補助率・上限額】 定額 (上限3千万円)

公募期間 令和5年4月21日～6月20日16:00

問合せ先 事務局(パシフィックコンサルタンツ株式会社)
各地方運輸局交通政策部交通企画課等

応募方法の詳細・問合せ先は特設ウェブサイトへ！

採択審査のポイント等は「公募要領」をご確認ください。

【URL】 <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/kyousou/>

地域交通 共創

検索

介護事業所からタクシー事業者への利用者送迎委託による業務効率化や定量的業務の確保

「交通」×「介護」（群馬県前橋市）

R4共創モデル実証プロジェクト採択事例



事業実施主体

- 【共創プラットフォーム】前橋市地域交通共創協議会
- 【運送事業主体】前橋地区タクシー協議会（加盟8社）
- 【共創パートナー】全国介護事業者連盟群馬県支部

地域課題

- ・デイサービス事業所の送迎業務の負担増による介護スタッフの人材不足
- ・コロナ影響も踏まえたタクシー事業者の経営基盤強化

実証事業の内容

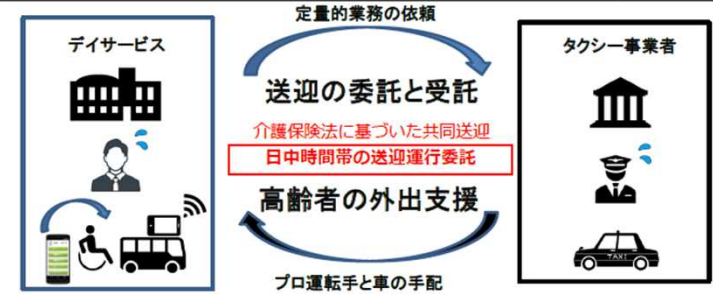
- ・複数のデイサービス事業所の**利用者送迎業務を集約、タクシー協議会へ委託し、送迎にタクシー車両を活用することで、デイサービス事業所の送迎負担を軽減。**
- ・送迎を担うタクシー事業者側も、運行のオフピークである昼や夕方時間帯における**定量的な業務を確保**出来ることから、配車ニーズに応じた業務受託を実現。

今後の展開

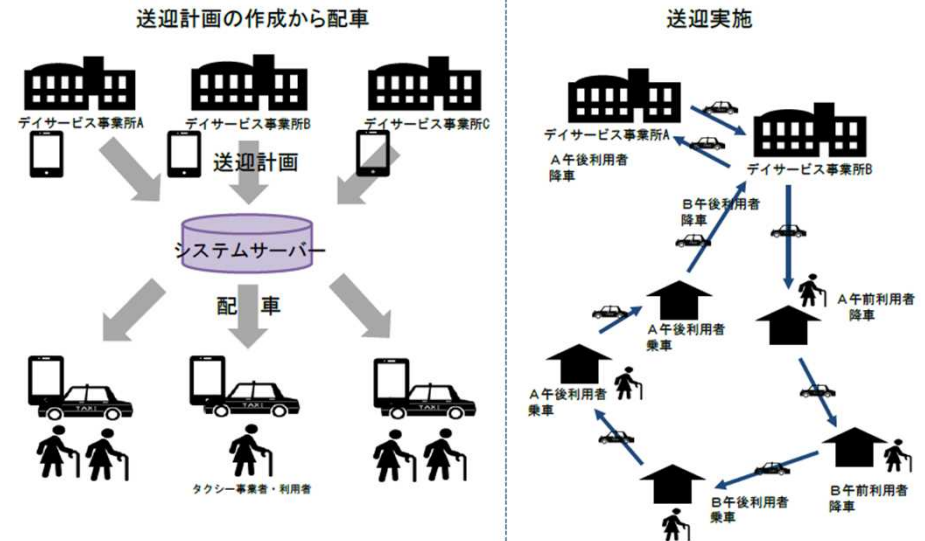
- ・実証を通じて得たコスト面の課題も踏まえつつ、デイサービス事業所が支払う年間の送迎委託料について検討。

<事業スキーム>

介護人材の確保と介護サービス充実を目的とし、デイサービス事業所において負担となっている送迎業務をタクシー事業者に委託をする。通所者の通所送迎以外の買物支援等の在り方についても検討を行う。タクシー事業者への定量的な業務が確保でき、経営基盤を強化する。



<事業実施区域>



前橋市地域交通共創協議会（群馬県前橋市）

タクシー事業者との共創で介護事業所職員の 通所者送迎の負担を軽減する

INTERVIEW



介護事業所とタクシー事業者の Win-Winを目指して

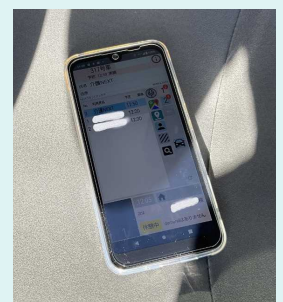
デイサービスなどを行っている通所介護事業所では、朝・昼・夕方に発生する利用者の送迎業務を、リハビリ等を行う職員が自ら担当している。職員にとって送迎の負担は大きく、離職に繋がるケースもあるなど、介護スタッフの人材不足の一因となっている。

こうした状況を受けて、群馬県前橋市は2023（令和4）年9月に前橋地区タクシー協議会・全国介護事業者連盟群馬支部と3者で「まえばし暮らしの足共創プロジェクト実施にかかる協定」を締結して協議会を設置し、デイサービスの送迎にタクシーを割り当て、同年12月から実証実験を開始した。

「タクシー事業者もコロナ禍の影響で経営状況は厳しく、新たな需要の掘り起こしに取り組

んでいた背景もあり、Win-Winの形を目指して協議会を立ち上げました。朝については、タクシー事業者側も通院等の需要で車が埋まっているため、台数に余裕がある昼と夕方の送迎を担当してもらう形で始めています。各介護事業所にタクシー事業者を割り当てて、送迎計画や配車などのやり取りはデジタル化されたシステム上で個別に行っています。介護事業所が送迎計画をシステムに入力すると、タクシーの運転手のスマートフォンに乗車する利用者や送迎ルートが表示されるような仕組みです」（前橋市未来創造部交通政策課南雲貞人氏）。

送迎人数は2ヵ月間の実証運行で述べ2,803人、タクシー車両の運行は1,271回。コロナ禍で



もあり1運行あたり利用者は3人までとしたが、施設の利用キャンセル等により1車両あたりの平均乗車は約2.2人だったという。対象となるのは、自分で車の乗り降りができる比較的要介護度が低い通所利用者としている。

事業化に向けてはいくつかのハードルも持続可能な事業とするために、現時点では越えるべきハードルも多い。特に問題となるのがビジネスモデルの確立だ。

「委託料をどのように考えるのかは、協議会設置前からの調整課題でした。タクシー運賃は認可制で、メーター運賃又は時間制運賃となりますが、今回は時間制運賃（30分3,040円）を根拠に協議会がタクシー事業者へ送迎を委託する形で実施しました。介護事業所側からすると、年間通して委託するにはコスト的に厳しいという問題があります。コストを比較するためメーター運賃の場合のデータも取得していますが、ビジネスモデルについては模索中の段階です。が、双方にメリットがあるような運賃体系を検討する必要があります。ただ、既に実証運行終了後も今回の実証運行を通してタクシー事業者との繋がりができたため、人員が不足するタイミングで自社の負担でタクシーによる送迎

を実施している事業者も出ています。」（南雲氏）。

一方で、介護スタッフの負担を減らすという目的にかなうならば、朝も含めたすべての送迎をタクシーに委託することが理想になる。

「たとえば要介護度が軽い通所者の送迎をすべてタクシーに移行できれば、介護事業所として保有する車の台数やその維持費を減らすこともできます。そこで軽減できたコストをタクシー代に充てられる可能性もあります。ただ、全面的にタクシーに委ねた場合、介護スタッフと通所者の家族とのコミュニケーション機会が減ってしまうという問題もあります。また、通常は通所者を玄関まで介助するのですが、タクシードライバーの高齢化で介助が難しいケースがあることや、UD（ユニバーサルドライバー）研修を受けていないとUD保険が適用されないなど、制度的なハードルもあります。それでも本共創実証で従来接点がなかった介護事業所とタクシー事業者のマッチングができたことは大きな一歩で、ここから事業所個別の課題なども含めて、事業化のための着地点を交渉していく下地になるのではないかと期待しています。」（南雲氏）。



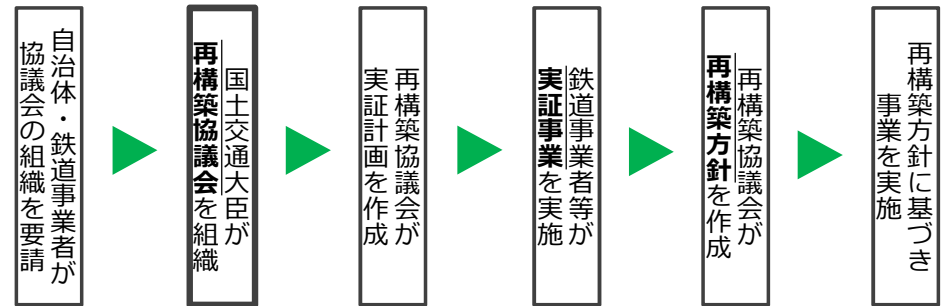
地域交通法等改正法 (地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律(令和5年法律第18号))

地域の関係者の連携と協働の促進 【地域交通法】

- ・**目的規定**に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、**国の努力義務**として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充 【地域交通法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援）。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。 <予算>



(協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かずに議論)

※ J R各社は、引き続き J R会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充 【地域交通法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。 <予算>

「道路運送高度化事業」の拡充

- ・AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の**交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、(独)鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。 <予算・財投・税制>



鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設 【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。
(※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。)

【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築 (KPI) 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒ 300件（2027年度）

地域の関係者の連携と協働の促進【地域交通法】

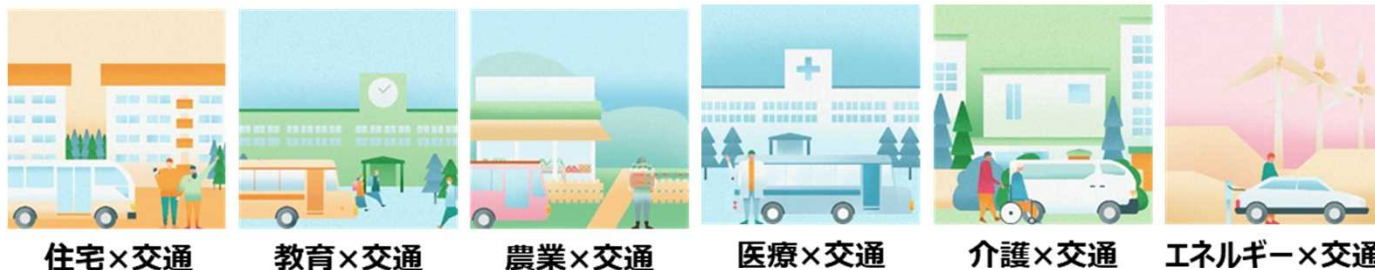
背景・必要性

- 官民間、交通事業者間、交通・他分野間における地域の関係者の連携・協働＝「共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要。

概要

- 地域の関係者の連携と協働を促進するため、以下を法律に規定。
 - ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加。
 - ・国の努力義務として、「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加。
- 「地域の関係者相互間の連携に関する事項」を地域公共交通計画への記載に努める事項として追加。

交通・他分野間の共創（地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現）



『経済財政運営と改革の基本方針2022』（骨太方針）（令和4年6月7日閣議決定）

第2章 新しい資本主義に向けた改革 2. 社会課題の解決に向けた取組 （3）多極化・地域活性化の推進
（分散型国づくり・地域公共交通ネットワークの再構築）

デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能で多彩な地域生活圏の形成のため、交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に当たっては、法整備等を通じ、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設けるほか、規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する。